

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر

نجية محمد عبدالله عبد الوهاب (*)

إشراف :

أ.د. دينا عبد المنعم راضي

مقدمة:

يشهد العالم تغيرات سريعة وتحولات جذرية لم يشهدها من قبل كنتيجة طبيعية للأزمة الاقتصادية العالمية والتي ألقت بظلالها على جميع الأنشطة الاقتصادية.

نظراً لوجود علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وبين التجارة العالمية فمن المنطقي أن تمتد آثار الأزمة المالية إلى أنشطة النقل البحري حيث أن أي متغيرات اقتصادية سواءاً على المستوى الوطني للدولة أو على المستويين الإقليمي والدولي، سوف تؤثر حتماً على تلك الأنشطة تأثيراً مباشراً باعتبارها أنشطة شديدة الحساسية بالنسبة لتلك المتغيرات^(*).

قطاع النقل البحري شأنه شأن غيره من القطاعات التي تتسم بالعالمية ليس بمنأى عن التأثير بما اجتاحت العالم، فلقد كان الأكثر تأثراً بين

(*) معيدة بالمعهد العالى للعلوم الإدارية .

(١) أيمن محمد علي مصطفى، " تنمية الموانئ المصرية لمواجهة النمو في حركة التحويلة للتجارة العالمية في ضوء تطور المفهوم اللوجستي"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - معهد النقل الدولي واللوجستيات- رسالة ماجستير، ٢٠٠٩، ص ٥١

قطاعات النقل المختلفة، فالنقل البحري هو عصب الأنشطة الاقتصادية المختلفة حول العالم لارتباطه الوثيق بحركة التجارة الدولية وتأثره بها ارتفاعاً وانخفاضاً، باعتباره الأقل تكلفة وهو ما يجعله يساهم في نقل ما يقرب من ٩٠% من حركة التجارة العالمية^(١).

أهمية البحث:

تأتي أهمية النقل البحري من كونه أحد أهم دعائم الاقتصاد والتي تؤثر في التجارة الخارجية، وكافة قطاعاتها الإنتاجية، وتتأثر بها في نفس الوقت، حيث يعد قطاع النقل البحري حلقة الوصل التي تربط مصر بدول العالم، والشریان الذي يغذي كافة القطاعات الاقتصادية، حيث أن ٩٠% من حجم تجارة مصر الخارجية ينقل بحراً^(٢)، لما تمتلكه مصر من مجموعة من الموانئ البحرية الممتازة على ساحل البحر الأبيض المتوسط، والبحر الأحمر، وخليج السويس؛ هذا ويعد النقل البحري أقل وسائل النقل تكلفة.

وأن الأزمة الاقتصادية العالمية قد أدت إلى تقليل نمو التجارة العالمية المنقولة بحراً بينما أبقت الزيادة في إمداد السفن أسعار النولون منخفضة؛ حيث شهد عام ٢٠٠٨ نقطة تحول في تاريخ الاقتصاد العالمي والتجار بسبب انخفاض الاعتمادات بسبب الأزمة المالية العالمية، والطلب المتناقص على البضائع وخدمات الشحن أدت إلى بطء النمو في التجارة الدولية المنقولة بحراً عام ٢٠٠٨؛ لذلك إستمّر إمداد السفن الجديدة في النمو، وكان هذا النمو نتيجة طلبات السفن التي تمت قبل الأزمة المالية عندما كانت الصناعة مازال تتوقع معدلات نمو متزايدة في الطلب وهو الأمر الذي لم يتحقق.

(١) محمد شوقي يونس، "دراسة عن مدى تأثير شركات النقل البحري بالأزمة المالية العالمية" - نشرت في مجلة عصر النقل، سنة النشر غير معروفة.

(٢) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "الأونكتاد"، التقرير السنوي حول النقل البحري، ٢٠٠٩.

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر فكر وإبداع

الهدف من البحث :

١. دراسة قطاع النقل البحري المصري وأهم التحديات والمشاكل التي يواجهها .
٢. تحليل أثار الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر .
٣. التركيز على أهم المتغيرات الاقتصادية الناجمة عن الأزمة المالية وتأثيرها على قطاع النقل البحري في مصر .

فروض البحث:

١. الأزمة الاقتصادية العالمية لها آثار سلبية على قطاع النقل البحري في مصر .
٢. يعاني الاقتصاد المصري من نقص شديد في سفن النقل البحري .

منهجية البحث :

تم اتباع الأسلوب الاستقرائي في هذه الدراسة من خلال تتبع ومقارنة وتحليل البيانات الخاصة بتحديث وتطوير الأسطول البحري المصري وتطوير الموانئ المصرية بما يتماشى مع التحديات العالمية.

الدراسات السابقة :

- ١) دراسة مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بعنوان "تحديد الحجم الأمثل لوحدات الأسطول الوطني لنقل البضائع المصرية" (١٩٨٥)، وكان هدف

الدراسة تحديد الحجم الأمثل للأسطول التجاري لنقل البضائع؛ وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :

- بلغ حجم تجارة مصر الخارجية من البضائع العامة ٦.٣ مليون طن وبلغ المنقول منها على السفن المصرية ١.٧ مليون طن بنسبة ٢٧.١ %.

- بلغت نسبة ما تم نقله من البضائع العامة على السفن المصرية إلى إجمالي طاقة الاسطول (٩١ سفينة) ٦٨ % . بلغ إجمالي تجارة مصر من الحبوب حوالي ٨ مليون طن بينما كانت طاقة سفن الصب ٢.٥ مليون طن بنسبة ٣١.٤ % من الواردات .

- لا يساهم الاسطول الوطنى فى نقل البترول الخارجى ويمكنه المساهمة فى النقل الساحلى بنسبة ٣٥ %.

- أثبتت الدراسة أنه يمكن اللجوء الى شراء سفينة مستعملة ،إن العائد الاستثماري لتلك السفن جيد بشرط الا يتعدى عمر السفينة ٥ أو ٦ سنوات .

(٢) دراسة (غرارة ١٩٨٩) بعنوان " إقتصاديات النقل الدولي في مصر - دراسة في الإقتصاد الكلي والجزئي (١٩٧٥ - ١٩٨٥) ، وخلصت الدراسة الى النتائج التالية:

- قصور أسطول النقل البحري للشركة المصرية للملاحة البحرية نتيجة لمحدودية التطور في سفن الأسطول، وافتقاره للسفن الحديثة ذات التقنية المتطورة، فضلاً عن تدهور نشاط نقل الركاب بعد أن تجاوزت سفن الركاب عمرها الافتراضي منذ زمن طويل مع عدم

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر فكر وإبداع

إحلال سفن بديلة، مما كان له أثره البالغ في تدهور نشاط نقل الركاب بالشركة. وتقترح الباحثة وضع خطة إحلال وتجديد لأسطول النقل البحري على أن تقوم الشركة بالتركيز على الترسانات الوطنية في تجديد وإحلال أسطولها حتى تحقق عائد ومنفعة أكبر للدولة، مع عدم إدخال السفن الحديثة للأسطول قبل دراسة إمكانيات الموانئ الوطنية وإمكانيات الشحن والتفريغ بها، بما يسمح بضم هذه الطرازات للأسطول، فضلا عن إمكانية الاستفادة من عمليات تأجير السفن لاستكمال الحمولات اللازمة للأسطول .

- ضعف مساهمة الشركة المصرية للملاحة البحرية في إيرادات ميزان المدفوعات بمقارنتها بشركة مصر للطيران، حيث تمثل إيرادات الشركة المصرية للملاحة البحرية ربع متحصلات وإيرادات شركة مصر للطيران على الرغم من أهمية وحيوية نشاط النقل البحري وإمكانية زيادة هذه الإيرادات عن طريق رفع كفاءة التشغيل والتغلب على أوجه القصور بالشركة بحيث تتمكن من تحقيق معدلات فائض مرتفعة في ميزان المدفوعات.

٣) دراسة مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بعنوان "تمو حركة التجارة الخارجية المصرية من خلال النقل بالحاويات وأثر ذلك على ازدياد طلب النقل على سفن الحاويات" (يناير ٢٠٠٠). الهدف من الدراسة إبراز الأهمية المتزايدة للتحوية وضرورة الإحلال لوحدات الأسطول المتقدمة، وخلصت الدراسة الى النتائج التالية:

• تعتبر المناطق الجغرافية (أمريكا الشمالية / الأديراتيك / البحر المتوسط / الشرق الأقصى) مناطق هامة لحركة التجارة الخارجية المصرية .

• تدهور الميزان التجاري بين مصر والدول العربية، تزايد العجز المحقق في الميزان التجاري بين مصر و دول شرق أوروبا .

• يعتبر البحر المتوسط من المناطق المزدهمة بسفن الحاويات حيث تعمل به نسبة تقدر بـ ٢٥% من أعداد سفن الحاويات في العالم .

٤) دراسة مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بعنوان "بحث تنمية الأسطول التجاري البحري الوطني في ظل التطور التكنولوجي لصناعة النقل البحري وخدمات التجارة البحرية في منظومة النقل الدولي" (نوفمبر ٢٠٠٠)، هدفت الدراسة تحديد السبل اللازمة لتنمية الأسطول التجاري البحري الوطني، وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :

• احتواء الأسطول التجاري البحري الوطني على سفينة حاويات واحدة .

• يتسم التوزيع العمري لسفن الأسطول التجاري الوطني بتباين واضح حيث أن ٩٩ سفينة من الأسطول وتمثل ٥٣.٤٩ % يزيد عمرها عن ٢٠ سنة بينما تقع ٢٨ سفينة تمثل ٢١.١٧% في الفئة العمرية ١٥- ٢٠ سنة أي أن نسبة إجمالية قدرها ٧٥.٢% من سفن الأسطول التجاري المصري قد تجاوز عمرها ١٥ سنة .

• أعداد سفن الأسطول التجاري المصري التي تقل أعمارها عن ١٠ سنوات تبلغ ١٨ سفينة بنسبة ١٣.٩٥% .

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر فكر وإبداع

- إن قيام هيئات المواني بفرض رسوم على السفن التي تدخل الترسانات المصرية للإصلاح يؤدي إلى ارتفاع تكاليف الإصلاح.

(٥) دراسة مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بعنوان "إنشاء مركز توزيع لوجيستي بميناء دمياط" (٢٠٠٢)، هدفت الدراسة إلى دراسة مدى إمكانية إنشاء مراكز توزيع لوجيستي داخل المنطقة الحرة بميناء دمياط . وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :

- ميناء دمياط يتمتع بموقع جغرافي متميز كما أن منطقة الظهر تشمل مساحات شاسعة من الممكن استغلالها لإقامة مركز لوجيستي.
- تتميز منطقة دمياط بوجود ميناء بها وأنها تحتوى على ثلاث مناطق حرة تقدم العديد من التسهيلات والاعفاءات الجمركية التى تستهدف جذب الاستثمارات.
- المراكز اللوجيستية تعتبر أحد الوسائل لتوفير الانشطة الخدمية التى تخدم الصناعات القائمة

(٦) دراسة مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بعنوان "النقل البحري بشرق المتوسط ودور مصر المحوري" (٢٠٠٦)، هدفت الدراسة إلى:

- إمكانية إنشاء مراكز توزيع منطقية لوجيستية داخل المنطقة الحرة بميناء دمياط .

- دراسة أثر تلك التطورات على الموانئ المصرية خاصة موانئ البحر المتوسط وقناة السويس .
- إستعراض الموانئ الجافة ومدى مساهمتها في دعم الطاقة الاستيعابية في الموانئ المصرية بشرق المتوسط .
- دراسة وتحليل أنشطة الموانئ الاسرائيلية وقدرتها التنافسية .

وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :

- تتمتع الموانئ المصرية بالتميز الواضح مقارنة بموانئ شرق المتوسط من حيث الإمكانيات المادية التشغيلية .
- يشهد العالم تغيرات سريعة وتحولات جذرية لم يشهدها من قبل كنتيجة طبيعية للأزمة الاقتصادية العالمية والتي ألفت بظلالها علي جميع الأنشطة الاقتصادية.
- نظراً لوجود علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وبين التجارة العالمية فمن المنطقي أن تمتد آثار الأزمة المالية إلى أنشطة النقل البحري حيث أن أي متغيرات اقتصادية سواءاً على المستوى الوطني للدولة أو على المستويين الإقليمي والدولي، سوف تؤثر حتماً على تلك الأنشطة تأثيراً مباشراً باعتبارها أنشطة شديدة الحساسية بالنسبة لتلك المتغيرات^(١).

قطاع النقل البحري شأنه شأن غيره من القطاعات التي تتسم بالعالمية ليس بمنأى عن التأثير بما اجتاحت العالم، فلقد كان الأكثر تأثراً

(١) أيمن محمد علي مصطفى، " تنمية الموانئ المصرية لمواجهة النمو في حركة التحويلة للتجارة العالمية في ضوء تطور المفهوم اللوجستي"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - معهد النقل الدولي واللوجستيات- رسالة ماجستير، ٢٠٠٩، ص ٥١

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر فكر وإبداع

بين قطاعات النقل المختلفة، فالنقل البحري هو عصب الأنشطة الاقتصادية المختلفة حول العالم لارتباطه الوثيق بحركة التجارة الدولية وتأثره بها ارتفاعاً وانخفاضاً، باعتباره الأقل تكلفة وهو ما يجعله يساهم في نقل ما يقرب من ٩٠% من حركة التجارة العالمية^(١).

أهمية البحث:

تأتي أهمية النقل البحري من كونه أحد أهم دعائم الاقتصاد والتي تؤثر في التجارة الخارجية، وكافة قطاعاتها الإنتاجية، وتتأثر بها في نفس الوقت، حيث يعد قطاع النقل البحري حلقة الوصل التي تربط مصر بدول العالم، والشریان الذي يغذي كافة القطاعات الاقتصادية، حيث أن ٩٠% من حجم تجارة مصر الخارجية ينقل بحراً^(٢)، لما تمتلكه مصر من مجموعة من الموانئ البحرية الممتازة على ساحل البحر الأبيض المتوسط، والبحر الأحمر، وخليج السويس؛ هذا ويعد النقل البحري أقل وسائل النقل تكلفة.

وأن الأزمة الاقتصادية العالمية قد أدت إلى تقليل نمو التجارة العالمية المنقولة بحراً بينما أبقت الزيادة في إمداد السفن أسعار النولون منخفضة؛ حيث شهد عام ٢٠٠٨ نقطة تحول في تاريخ الاقتصاد العالمي، والتجار بسبب انخفاض الاعتمادات بسبب الأزمة المالية العالمية، والطلب المتناقص على البضائع وخدمات الشحن أدت إلى بطء النمو في التجارة الدولية المنقولة بحراً عام ٢٠٠٨؛ لذلك إستمر إمداد السفن الجديدة في النمو، وكان هذا النمو نتيجة طلبات السفن التي تمت قبل الأزمة

(١) محمد شوقي يونس ، "دراسة عن مدى تأثر شركات النقل البحري بالأزمة المالية العالمية -"

نشرت في مجلة عصر النقل، سنة النشر غير معروفة

(٢) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "الأونكتاد"، التقرير السنوي حول النقل البحري ، ٢٠٠٩.

المالية عندما كانت الصناعة مازال تتوقع معدلات نمو متزايدة في الطلب وهو الأمر الذي لم يتحقق.

الهدف من البحث :

١. دراسة قطاع النقل البحري المصري وأهم التحديات والمشاكل التي يواجهها .

٢. تحليل آثار الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر.

٣. التركيز على أهم المتغيرات الاقتصادية الناجمة عن الأزمة المالية وتأثيرها على قطاع النقل البحري في مصر .

فروض البحث:

١. الأزمة الاقتصادية العالمية لها آثار سلبية على قطاع النقل البحري في مصر.

٢. يعاني الاقتصاد المصري من نقص شديد في سفن النقل البحري .

منهجية البحث :

تم اتباع الأسلوب الاستقرائي في هذه الدراسة من خلال تتبع ومقارنة وتحليل البيانات الخاصة بتحديث وتطوير الأسطول البحري المصري وتطوير الموانئ المصرية بما يتماشى مع التحديات العالمية .

الدراسات السابقة :

دراسة مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بعنوان "تحديد الحجم الأمثل لوحدة الأسطول الوطني لنقل البضائع المصرية" (١٩٨٥)، وكان هدف

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر فكر وإبداع

الدراسة تحديد الحجم الأمثل للأسطول التجاري لنقل البضائع؛ وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :

- بلغ حجم تجارة مصر الخارجية من البضائع العامة ٦.٣ مليون طن وبلغ المنقول منها على السفن المصرية ١.٧ مليون طن بنسبة ٢٧.١ %.
- بلغت نسبة ما تم نقله من البضائع العامة على السفن المصرية إلى إجمالي طاقة الاسطول (٩١ سفينة) ٦٨ % . بلغ إجمالي تجارة مصر من الحبوب حوالي ٨ مليون طن بينما كانت طاقة سفن الصب ٢.٥ مليون طن بنسبة ٣١.٤ % من الواردات .
- لا يساهم الاسطول الوطني في نقل البترول الخارجي ويمكنه المساهمة في النقل الساحلي بنسبة ٣٥ %.
- أثبتت الدراسة أنه يمكن اللجوء الى شراء سفينة مستعملة ، إن العائد الاستثماري لتلك السفن جيد بشرط ألا يتعدى عمر السفينة ٥ أو ٦ سنوات .

١- دراسة (غرارة ١٩٨٩) بعنوان " إقتصاديات النقل الدولي في مصر - دراسة في الإقتصاد الكلي والجزئي (١٩٧٥ - ١٩٨٥) ، وخلصت الدراسة الى النتائج التالية:

- قصور أسطول النقل البحري للشركة المصرية للملاحة البحرية نتيجة لمحدودية التطور في سفن الأسطول، وافتقاره للسفن الحديثة ذات التقنية المتطورة، فضلا عن تدهور نشاط نقل الركاب بعد أن جاوزت سفن

الركاب عمرها الافتراضي منذ زمن طويل مع عدم إحلال سفن بديلة، مما كان له أثره البالغ في تدهور نشاط نقل الركاب بالشركة. وتقترح الباحثة وضع خطة إحلال وتجديد لأسطول النقل البحري على أن تقوم الشركة بالتركيز على الترسانات الوطنية في تجديد وإحلال إسطولها حتى تحقق عائد ومنفعة أكبر للدولة، مع عدم إدخال السفن الحديثة للأسطول قبل دراسة إمكانيات الموانئ الوطنية وإمكانيات الشحن والتفريغ بها، بما يسمح بضم هذه الطرازات للأسطول، فضلا عن إمكانية الاستفادة من عمليات تأجير السفن لاستكمال الحمولات اللازمة للأسطول .

ضعف مساهمة الشركة المصرية للملاحة البحرية في إيرادات ميزان المدفوعات بمقارنتها بشركة مصر للطيران، حيث تمثل إيرادات الشركة المصرية للملاحة البحرية ربع متحصلات وإيرادات شركة مصر للطيران على الرغم من أهمية وحيوية نشاط النقل البحري وإمكانية زيادة هذه الإيرادات عن طريق رفع كفاءة التشغيل والتغلب على أوجه القصور بالشركة بحيث تتمكن من تحقيق معدلات فائض مرتفعة في ميزان المدفوعات .

٢- دراسة مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بعنوان "تمو حركة التجارة الخارجية المصرية من خلال النقل بالحاويات وأثر ذلك على ازدياد طلب النقل على سفن الحاويات" (يناير ٢٠٠٠). الهدف من الدراسة إبراز الأهمية المتزايدة للتحوية وضرورة الإحلال لوحدات الأسطول المتقادمة، وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر فكر وإبداع

• تعتبر المناطق الجغرافية (أمريكا الشمالية / الأدریاتیک / البحر المتوسط / الشرق الأقصى) مناطق هامة لحركة التجارة الخارجية المصرية .

• تدهور الميزان التجاري بين مصر والدول العربية، تزايد العجز المحقق في الميزان التجاري بين مصر و دول شرق أوروبا .

• يعتبر البحر المتوسط من المناطق المزدهمة بسفن الحاويات حيث تعمل به نسبة تقدر بـ ٢٥% من أعداد سفن الحاويات في العالم .

٣- دراسة مركز البحوث والإستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بعنوان "بحث تنمية الأسطول التجاري البحري الوطني في ظل التطور التكنولوجي لصناعة النقل البحري وخدمات التجارة البحرية في منظومة النقل الدولي" (نوفمبر ٢٠٠٠)، هدفت الدراسة تحديد السبل اللازمة لتنمية الأسطول التجاري البحري الوطني، وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :

• احتواء الأسطول التجاري البحري الوطني على سفينة حاويات واحدة .

• يتسم التوزيع العمري لسفن الأسطول التجاري الوطني بتباين واضح حيث أن ٩٩ سفينة من الأسطول وتمثل ٥٣.٤٩% يزيد عمرها عن ٢٠ سنة بينما تقع ٢٨ سفينة تمثل ٢١.١٧% في الفئة العمرية ١٥-٢٠ سنة أي أن نسبة إجمالية قدرها ٧٥.٢% من سفن الأسطول التجاري المصري قد تجاوز عمرها ١٥ سنة.

- أعداد سفن الأسطول التجاري المصري التي تقل أعمارها عن ١٠ سنوات تبلغ ١٨ سفينة بنسبة ١٣.٩٥ %.
- إن قيام هيئات الموانئ بفرض رسوم على السفن التي تدخل الترسانات المصرية للإصلاح يؤدي إلى ارتفاع تكاليف الإصلاح.
- ٤- دراسة مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بعنوان "إنشاء مركز توزيع لوجيستي بميناء دمياط" (٢٠٠٢)، هدفت الدراسة إلى دراسة مدى إمكانية إنشاء مراكز توزيع لوجيستي داخل المنطقة الحرة بميناء دمياط . وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :
- ميناء دمياط يتمتع بموقع جغرافي متميز كما أن منطقة الظهير تشمل مساحات شاسعة من الممكن استغلالها لإقامة مركز لوجيستي.
- تتميز منطقة دمياط بوجود ميناء بها وأنها تحتوى على ثلاث مناطق حرة تقدم العديد من التسهيلات والاعفاءات الجمركية التى تستهدف جذب الاستثمارات.
- المراكز اللوجيستية تعتبر أحد الوسائل لتوفير الأنشطة الخدمية التى تخدم الصناعات القائمة .
- ٥- دراسة مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بعنوان "النقل البحري بشرق المتوسط ودور مصر المحوري" (٢٠٠٦)، هدفت الدراسة إلى:
- إمكانية إنشاء مراكز توزيع منطقية لوجيستية داخل المنطقة الحرة بميناء دمياط .

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر فكر وإبداع

- دراسة أثر تلك التطورات على الموانئ المصرية خاصة موانئ البحر المتوسط وقناة السويس .
- استعراض الموانئ الجافة ومدى مساهمتها في دعم الطاقة الاستيعابية في الموانئ المصرية بشرق المتوسط .
- دراسة وتحليل أنشطة الموانئ الاسرائيلية وقدرتها التنافسية .

وخلصت الدراسة إلى النتائج التالية :

- تتمتع الموانئ المصرية بالتميز الواضح مقارنة بموانئ شرق المتوسط من حيث الإمكانيات المادية التشغيلية .
- تتنافس موانئ منطقة شرق المتوسط في مجال تداول الحاويات الترانزيت.
- أظهرت الدراسة ان حركة الحاويات الترانزيت بالموانئ الاسرائيلية ضئيلة للغاية ولن يكون لها تأثير على المدى القريب على الموانئ المصرية .
- بلغ عدد سفن الاسطول الاسرائيلي وخاصة سفن الحاويات ٣٥ من ٥٢ سفينة عدد سفن الأسطو
- أظهرت الدراسة تحليل مالى وفنى لشركة الزيم الاسرائيلية من حيث عدد السفن المملوكة والمستأجرة والأرباح وكفاءة وكذا قدرة الاقتصاد الاسرائيلي الذى يتميز بقدرة اقتصادية متنامية ومتنوعة.

١- دراسة (Morrison, 2008)^(١):

أوضحت أن الأزمة الاقتصادية التي يشهدها الاقتصاد العالمي من أسوأ الأزمات التي مربها الاقتصاد العالمي منذ عقد الثلاثينات، بل وتعتبر الأخطر في تاريخ الأزمات المالية، خاصة بعدما ثبت عجز النظام الاقتصادي العالمي عن احتوائها والتخفيف من آثارها بشكل سريع وفعال . وتأتي خطورة هذه الأزمة من كون انطلاقها كان من اقتصاد الولايات المتحدة الذي يشكل قاطرة النمو في الاقتصاد العالمي، كما توصلت الدراسة إلى أن هذه الأزمة لها العديد من الآثار السلبية على اقتصاديات العالم المتمثلة في الدول المتقدمة وشد تأثيراً على اقتصاديات الدول النامية.

٢) دراسة (Velde, 2008)^(٢):

أوضحت الأزمة الاقتصادية العالمية والبلدان النامية والآثار الاقتصادية التي حدثت في الدول النامية جراء هذه الأزمة الاقتصادية العالمية وكذلك قامت هذه الدراسة بعرض تطور تاريخي للأزمة الاقتصادية العالمية وتداعيات وأسباب هذه الأزمة ونشأتها وتطورها على مستوى العالم، كما توصلت هذه الدراسة إلى أنه يجب على كل الدول أن تتخذ جميع الإجراءات الحمائية لمحاولة الحد من الآثار السلبية لهذه الأزمة الاقتصادية العالمية وكذلك مواجهة الأزمة الاقتصادية حتى لا يستمر أثرها فترات طويلة تمتد إلى سنوات عديدة.

٣) دراسة (ندوة لمركز الجزيرة للدراسات، ٢٠٠٨)^(١):

(1) Wayne M. Morrison, China And The Global Financial Crisis: Implications For The United States, (CRS Report For Congress, Updated November 17, 2008).

(2) Dirk Willem TeVelde, The Global Financial Crisis And Developing Countries, Overseas Development Institute.

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر فكر وإبداع

أجمع فيها خبراء اقتصاديون شاركوا في الندوة الشهرية لمركز الجزيرة للدراسات أن الأزمة الاقتصادية التي عصفت بالأسواق العالمية فرصة تاريخية للعرب والمسلمين إذا أرادوا أن يكون لهم موقع مؤثر في السياسات والعلاقات الدولية وقال مستشار صندوق النقد العربي في أبو ظبي الدكتور حازم الببلاوي إن هذه الأزمة ستكون لها آثار كبيرة على المستوى العالمي، وستستغرق وقتاً طويلاً قبل أن نتم معالجتها، لكنها ستؤدي - في نظره - إلى تحسين وضع الاقتصاد العالمي وستجعل النظام الرأسمالي "يستفيد من أخطائه"، وأشار رئيس مركز الخليج العربي للطاقة الدكتور عيد بن مسعود الجهني أن على العرب أن يتعلموا الدروس من هذه الأزمة وألا يعودوا إلى الارتباط بالرأسمالية كما فعلوا في السابق، محذراً الدول العربية من أن تنطلق إلى استثمارات جديدة في الولايات المتحدة، وداعياً إياها إلى التفكير في التعاون مع دول ناهضة مثل الصين والهند وروسيا واليابان.

٤) دراسة (عبد اللطيف، ٢٠٠٩) (٢):

تناولت هذه الدراسة ورقة عمل حول الأزمة المالية والاقتصادية العالمية وآثارها على قطاعات الاقتصاد القومي وذلك من خلال عرض تداعيات الأزمة على الاقتصاد الأمريكي والاقتصاد العالمي والاقتصاد العربي وكذلك تداعيتها على الاقتصاد المصري. وقدمت هذه الدراسة خطة

(١) مركز الجزيرة للدراسات ندوه بعنوان " الأزمة الاقتصادية فرصة للعرب للتأثير في السياسة الدولية " (الدوحة ، قطر ، ٢٠٠٨)

(٢) محمد عبد اللطيف، "ورقة عمل في الأزمة الاقتصادية العالمية وآثارها على قطاعات الاقتصاد القومي"، المؤتمر السنوي الرابع عشر، (وحدة إدارة الأزمات بكلية التجارة، جامعة عين شمس، في الفترة من ١٢-١٣ ديسمبر ٢٠٠٩)

عمل لمواجهة آثار الأزمة المالية العالمية وأشارت في هذه الخطة أن تكون منظمة ويتسم الأفراد المكلفون بها بالكفاءة.

٥) دراسة (عبد الشافي ٢٠١٠) بعنوان "أثر الإستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجستية على التنمية الاقتصادية في مصر" وخلصت الدراسة الى النتائج التالية:

- أن قطاع النقل والخدمات اللوجستية يعتبر من القطاعات الرئيسية التي تساهم في عمليات التنمية الاقتصادية في الدول النامية وذلك عن طريق تعزيز التجارة، ودعم عمليات التكامل الاقتصادي، وأيضا المساهمة في زيادة معدل النمو الاقتصادي عن طريق زيادة الإستثمارات سواء لقطاع النقل أو للقطاعات المستفيدة من خدماته .

- يواجه قطاع النقل بعض المشكلات والتحديات سواء في مجال النقل البحري، الجوي، النهري، الطرق أو السكك الحديدية، الموانئ البحرية والجافة، وهو الأمر الذي يؤثر على كفاءة تشغيله وكفاءة الإستثمارات به، ومن ثم تعوقه عن المشاركة أكثر في عمليات التنمية الاقتصادية .

تتمثل أهم عوامل نجاح التجارب الدولية في تنمية قطاع النقل والخدمات اللوجستية في تطوير البنية الأساسية وتطوير البنية المؤسسية، والإعفاءات للمستثمرين والسياسات الحكومية الداعمة والإهتمام بالعنصر البشري والتدريب.

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر فكر وإبداع

النتائج:

١- أثبتت الدراسة صحة الفرض الأول أن تأثير الأزمة المالية العالمية عام ٢٠٠٨ كان سلبياً على قطاع النقل البحري المصري ولكنه تأثير محدود ومؤقت ويظهر ذلك من خلال البيانات التالية :

• استمرت الموانئ المصرية في تحقيق معدلات نمو موجبة في عدد رحلات السفن في الفترة من ٢٠٠٦ وحتى ٢٠١٠ باستثناء عام ٢٠٠٩ الذي حقق معدل انخفاض قدره ٠,١% بالمقارنة بعام ٢٠٠٨، وجاء هذا الانخفاض نتيجة الانخفاض في معدل السفن المترددة على هيئة موانئ بورسعيد بنسبة ١١,٥% بالمقارنة بعام ٢٠٠٨ .

• أما بالنسبة لكمية البضائع المتداولة في الموانئ المصرية، فقد استمرت أيضاً في تحقيق معدلات نمو موجبة من عام لآخر خلال فترة المقارنة ٢٠٠٦-٢٠١٠ مع ملاحظة الآتي :

- سجلت البضائع المتداولة برسم البلد معدل انخفاض عام ٢٠٠٨ بلغ ٢,٦% بالمقارنة بعام ٢٠٠٧ .

- سجلت البضائع الصادرة برسم البلد معدل انخفاض بلغ ٤,٤% عام ٢٠٠٩ بالمقارنة بعام ٢٠٠٨ .

- كان أكبر معدل انخفاض في تداول البضائع الصادرة برسم البلد خلال فترة المقارنة بلغ ١٣,٤% عام ٢٠٠٨ مقارنة بعام ٢٠٠٧ .

- كان أكبر معدل نمو في البضائع المتداولة برسم الترانزيت والذي بلغ ٢١,٢% قد تحقق عام ٢٠٠٨ مقارنة بعام ٢٠٠٧ .

• لم تتأثر حركة الحاويات المتداولة بالموانئ المصرية خلال الفترة من ٢٠٠٦ إلى ٢٠١٠ بالدرجة الكبيرة، فلم تتحقق معدلات انخفاض خلال فترة المقارنة على الرغم من انخفاض معدل النمو في عام ٢٠٠٩ مقارنة بعام ٢٠٠٨ والذي بلغ ١,٥ % .

- تحقق أكبر معدل نمو في أداء الموانئ المصرية لتداول الحاويات عام ٢٠٠٨ مقارنة بعام ٢٠٠٧ وبلغ ١٩,٨ % .

- أيضاً فقد حقق عام ٢٠٠٨ أكبر معدل نمو سنوي في عدد الحاويات المكافئة المتداولة برسم الترانزيت وبلغ ١٨,٢ % وذلك بالمقارنة بالعام السابق عليه .

• استمرت حركة الركاب والسياحة في تحقيق معدلات انخفاض خلال فترة المقارنة (٢٠٠٦ - ٢٠١٠)، فيما عدا عام ٢٠١٠ والذي حقق معدل نمو قدره ٣,٤ % بالمقارنة بالعام السابق عليه . هذا وقد حقق عام ٢٠٠٨ أكبر معدل انخفاض خلال فترة المقارنة حيث بلغ حوالي ٨ % وذلك مقارنة بعام ٢٠٠٧ .

• أما بالنسبة لتجارة مصر الخارجية (صادرات - واردات) والتي يتم نقل ما لا يقل عن ٨٠ % منها عن طريق النقل البحري، فيلاحظ التالي:

- حققت الصادرات المصرية معدلات نمو موجبة في الفترة من ٢٠٠٦ إلى ٢٠١٠ باستثناء عام ٢٠٠٩ الذي حققت فيه الصادرات المصرية (بالقيم النقدية) معدل انخفاض قدره ١٠,٢ % وذلك مقارنة بالعام السابق عليه .

- وبالنسبة للواردات المصرية فقد حققت أيضاً معدلات نمو موجبة خلال فترة المقارنة (٢٠٠٦ - ٢٠١٠) فيما عدا عام ٢٠٠٩ فقد

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر فكر وإبداع

حققت الواردات المصرية معدل انخفاض قدره ١٣,١% وذلك مقارنة بعام ٢٠٠٨.

• أما بالنسبة لقناة السويس فقد كان تأثير الأزمة المالية أيضاً محدود ومؤقت ولكنه أعمق ويظهر ذلك من خلال الملاحظات التالية :

- حققت قناة السويس معدلات نمو موجبة في الفترة من ٢٠٠٦ - ٢٠١٠، باستثناء عام ٢٠٠٩ حيث تم تحقيق معدل انخفاض قدره ١٩,٦% عن العام السابق له .

- حقق عام ٢٠٠٩ معدل انخفاض قدره ١٩,٣% في إجمالي الحمولة الصافية العابرة قناة السويس عن العام السابق له، وذلك خلافاً لما تم تحقيقه من معدلات نمو موجبة في إجمالي الحمولة الصافية خلال فترة المقارنة (٢٠٠٦ - ٢٠١٠) .

٢- أيضاً ثبت صحة الفرض الثاني القائل بأن هناك نقص شديد في سفن الأسطول البحري المصري ، حيث يعاني الأسطول البحري المصري من صغر عدد السفن العاملة به وصغر حمولة الأسطول ، وتقدم أغلب وحدات الأسطول ، وقد نقلت السفن المصرية حوالي ٤,١% فقط من إجمالي البضائع المتداولة بالموانئ المصرية عام ٢٠١٠ .

التوصيات:

• تطوير الموانئ المصرية لمواكبة التقدم العالمي في صناعة النقل البحري وإكسابها القدرة التنافسية والانتقال بها من دور المنفذ والمعبّر لتكون حلقة من حلقات النقل اللوجيستي ومركز توزيع أقليمي، وذلك من خلال الآليات التالية:

١. تحديث البنية الأساسية والمرافق والخدمات والتسهيلات الفنية بالمواني لمسايرة احتياجات مواني الترانزيت وإزالة المعوقات المفروضة على الأنواع المختلفة من الترانزيت.

٢. إعطاء مرونة ومزيد من اللامركزية للإدارات المسؤولة عن المواني ومحطات الحاويات.

٣. زيادة معدات التداول بالمواني المصرية خاصة من النوع الحديث.

٤. تعديل المتطلبات التشريعية والإدارية والاستثمارية اللازمة والتي تتوافق مع التحولات المحلية والعالمية لتحقيق سرعة الأداء بما يتوافق مع المفاهيم اللوجيستية الحديثة.

٥. إتباع أساليب الإدارة العلمية الرشيدة لتحقيق أقصى استفادة من وحدات الأسطول الحالي دون إنفاق رأسمالي ضخم.

٦. تبني مفهوم الجودة الشاملة وسرعة ودقة الأداء والتكلفة الحقيقية العادلة في مختلف أنشطة الموانئ البحرية .

٧. تحرير بعض القوانين والتشريعات الخالية من البيروقراطية والروتين كي تساهم في التطور الدولي والجودة العالمية .

٨. زيادة الأسطول البحري المصري من خلال العمل بدعم صناعة السفن والحوايات في مصر من خلال استقطاب الشركات المتخصصة في هذا المجال ومحاولة توفير المناخ القانوني والاستثماري الخاص بها وبتمتية نشاطاتها حتى لو تطلب ذلك استصدار تشريعات خاصة بهذا الإطار

- إنشاء مناطق توزيع لوجيستية في الأراضي الواقعة حول قناة السويس بما يؤدي لتعظيم الميزة التنافسية لقطاع النقل البحري، وذلك من خلال الآليات التالية:

أثر الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاع النقل البحري في مصر فكر وإبداع

١. اتخاذ الإجراءات اللازمة للبدء في تنفيذ عدد من المراكز اللوجيستية ومراكز التوزيع على أن يؤخذ في الاعتبار التنسيق مع مصلحة الجمارك لتعديل قوانين الجمارك بما يسمح باعتبار المركز اللوجيستي منطقة جمركية ليسمح بمرور البضائع من الميناء مباشرة إلى المركز اللوجيستي ثم اتخاذ الإجراءات الجمركية عند خروج البضائع من المركز اللوجيستي،

٢. توفير شبكة نقل داخلية متكاملة مع ضرورة استخدام التقنيات العالية في إدارتها.

٣. تسويق أنشطة النقل البحري وجذب الاستثمارات في جميع أنشطته مع متابعة تطوراتها لمواكبتها وزيادة حجم تجارة الترانزيت بمصر لما لها من عائد كبير على الاقتصاد المصري .

• العمل المستمر على جذب استثمارات جديدة للموانئ المصرية والنقل البحري المصري، وذلك من خلال الآليات التالية:

١. تشجيع الاستثمارات الأجنبية والعربية المشتركة لتطوير محطات الحاويات.

٢. توفير مناخ مناسب يضمن عودة المستثمرين للاستثمار في قطاع النقل البحري المصري وتقديم كافة الحوافز اللازمة لذلك والعمل على تقليل مخاطر الاستثمار الأجنبي ومراجعة التشريعات الخاصة بالاستثمار.

قائمة المراجع :

- ١- أيمن محمد علي مصطفى، " تنمية الموانئ المصرية لمواجهة النمو في حركة التحوية للتجارة العالمية في ضوء تطور المفهوم اللوجستي"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - معهد النقل الدولي واللوجستيات- رسالة ماجستير، ٢٠٠٩
- ٢- الشيماء السيد عبد الشافي : "أثر الاستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجستية على التنمية الاقتصادية في مصر " - " دراسة مقارنة " "الإمارات العربية المتحدة - سنغافورة " - رسالة ماجستير - كلية التجارة - جامعة عين شمس - ٢٠١٠
- ٣- محمد شوقي يونس ، "دراسة عن مدى تأثر شركات النقل البحري بالأزمة المالية العالمية " - نشرت في مجلة عصر النقل، سنة النشر غير معروفة
- ٤- محمد عبد اللطيف، "ورقة عمل في الأزمة الاقتصادية العالمية وأثارها على قطاعات الاقتصاد القومي"، المؤتمر السنوي الرابع عشر، (وحدة إدارة الأزمات بكلية التجارة، جامعة عين شمس، في الفترة من ١٢-١٣ ديسمبر ٢٠٠٩)
- ٥- مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، "تحديد الحجم الأمثل لوحداث الأسطول الوطني لنقل البضائع المصرية" (١٩٨٥)
- ٦- مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، "تمو حركة التجارة الخارجية المصرية من خلال النقل بالحاويات وأثر ذلك على ازدياد طلب النقل على سفن الحاويات" (يناير ٢٠٠٠).

- ٧- مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، "بحث تنمية الأسطول التجاري البحري الوطني في ظل التطور التكنولوجي لصناعة النقل البحري وخدمات التجارة البحرية في منظومة النقل الدولي" (نوفمبر ٢٠٠٠)
- ٨- مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، "إنشاء مركز توزيع لوجيستي بميناء دمياط" (٢٠٠٢)
- ٩- مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، "النقل البحري بشرق المتوسط ودور مصر المحوري" (٢٠٠٦)
- ١٠- مركز الجزيرة للدراسات ندوه بعنوان " الأزمة الاقتصادية فرصة العرب للتأثير في السياسة الدولية " (الدوحة ، قطر ، ٢٠٠٨)
- ١١- منال علي حسين غرارة : " اقتصاديات النقل الدولي في مصر - دراسة في الاقتصاد الكلي والجزئي - (١٩٧٥ - ١٩٨٥) ، رسالة ماجستير ، (١٩٨٩)
- ١٢- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "الأونكتاد"، التقرير السنوي حول النقل البحري ، ٢٠٠٩.

13- Dirk Willem TeVelde, The Global Financial Crisis And Developing Countries, Overseas Development Institute.

14- Wayne M. Morrison, China And The Global Financial Crisis: Implications For The United States, (CRS Report For Congress, Updated November 17, 2008).